



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Evaluering af CykelBus'ter projektet

Rekruttering af CykelBus'tere fra januar til marts 1995

Hovgesen, Henrik Harder; Lahrmann, Harry; Lohmann-Hansen, Anker; Stephansen, Maria Helledi

Publication date:
1999

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Hovgesen, H. H., Lahrmann, H., Lohmann-Hansen, A., & Stephansen, M. H. (1999). *Evaluering af CykelBus'ter projektet: Rekruttering af CykelBus'tere fra januar til marts 1995*. Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet. ISP-Skriftserie Nr. nr. 242

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- ? Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- ? You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- ? You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Trafikforskningsgruppen
Aalborg Universitet



Evaluering af CykelBus'ter projektet

Rekruttering af CykelBus'tere

Fra januar til marts 1995

Trafikforskningsgruppen
Aalborg Universitet
1999

Udgiver:

Trafikforskningsgruppen
Institut for Samfundsudvikling og Planlægning
Aalborg Universitet
Fibigerstræde 11
9220 Aalborg Øst
Tlf. 96 35 83 75
Fax. 98 15 35 37
WWW: <http://www.i4.auc.dk/TRG/>

Titel:

Evaluering af CykelBus'ter projektet: Rekruttering af CykelBus'ere fra januar til marts 1995

Tekst af:

Hovgesen, Henrik Harder
Lahrmann, Harry
Lohmann-Hansen, Anker
Stephansen, Maria Helledi

Bestilles hos:

Institut for Samfundsudvikling og Planlægning
Fibigerstræde 11
9220 Aalborg Øst
Tlf. 96 35 83 52

Tryk:

Aalborg Universitet

ISP skriftserie nr.: 242

ISSN: 1397-3169

Forord

CykelBus'ter projektet i Århus, med forløb fra 1. maj 1995 til 1. maj 1996, er etableret af Århus Kommune i samarbejde med Miljøstyrelsen. Gennem projektføreløbet har følgende samarbejdspartnere været involveret:

Vejkontoret i Århus Kommune, Miljøstyrelsen, Transportrådet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Hjerteforeningen, Århus Sporveje, Dansk Cyklist Forbund, Cykelhandlernes Centralforening, Århus Sundhedsråd, Århus Politi, Institut for Trafik, Turist og Regional Økonomi ved Handelshøjskolen i København og CykelBus'terne.

Af rapportering og evaluering af CykelBus'ter projektet foretages af Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, med økonomisk støtte fra Transportrådet.

Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet,

november, 1999

1. Projektidé

1.1 Udgangspunkt

Med udgangspunkt i de stigende problemer med luftforurening, støj, trafikpropper og parkering i de større byer har Miljøstyrelsen og Århus Kommune i 1995 indgået et samarbejde om CykelBus'ter projektet. Projektet har, som navnet indikerer, det formål at forsøge at få nogle trafikanter til at vælge cykel eller offentlige transportmidler frem for privatbil, således at personbiltransportarbejdet nedbringes i byerne.

Hovedspørgsmålet er, om det er muligt under bedst mulige betingelser at motivere vanebilister til at ændre transportvaner, således at de i det mindste ved bolig-arbejdssted ture vælger cykel eller bus i stedet for bilen. Og samtidig om disse udvalgte projektdeltagere kan danne forbillede blandt andre vanebilister.

1.2 Gulerod for projektdeltagerne

Traditionel trafikplanlægning anvender ofte restriktioner af forskellig art for at dæmpe biltrafikken og derigennem indirekte fremme brugen af cykel og offentlige transportmidler. I CykelBus'ter projektet vendes indsatsen, idet bilisterne søges overtalt til at lade bilen stå.

Erfaringen er, at folk ikke nødvendigvis føler sig motiveret til at benytte cyklen på baggrund af en almindelig informationskampagne, hvorfor det i CykelBus'ter projektet er valgt at benytte gulerodsprincippet i en rendyrket form. På denne måde søges forskellige undskyldninger for ikke at benytte cykel eller bus imødegået gennem projektets aktiviteter.

Således stilles en cykel gratis til rådighed for alle projektdeltagerne mod et depositum på 1.000 kr. Cyklen har en værdi på maksimum 4.000 kr., og efter projektets afslutning kan cyklen erhverves ved, at CykelBus'terne giver afkald på deres depositum. Cyklen forsynes med lås, lygter, bagagebærer og cykelcomputer samt eventuelt en barnestol. Derudover får deltagerne tre gratis eftersyn og tre lapninger stillet til rådighed samt et sæt regntøj.

Udover cyklen med tilhørende udstyr tildeles hver projektdeltager et buskort og et personligt stamkort til Århus Sporveje med ubegrænset adgang til klippekort. Endelig skal nævnes, at deltagerne også blev forsynet med et håndklæde, hvorpå CykelBus'ter projektets logo er trykt, således at deltagerne ved morgenbadet bliver påmindet deres forpligtelser, og samvittigheden bliver stillet på en prøve. Tilsvarende fik de en nøglering med CykelBus'ter logoet påtrykt med det formål, at samvittigheden får et ekstra "tryk", dersom bilen hentes ud af garagen i stedet for cyklen.

1.3 Krav til projektdeltagerne

Som projektdeltager forpligter man sig til at gøre sit bedste for at lade bilen stå og forsøge at benytte enten cykel eller bus til og fra arbejde hver dag. Derudover skal projektet evalueres af Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, støttet af Transportrådet, hvorfor projektdeltagerne også har forpligtelser i tilknytning hertil. Således skal der ugentligt føres et kørselsregnskab, og CykelBus'terne skal medvirke ved fire kørebogsundersøgelser samt ved besvarelsen af fire spørgeskemaer gennem projektperioden. Alt dette sker i forskellige faser af CykelBus'ter projektet. Derudover har projektdeltagerne mulighed for at deltage i tre helbredsundersøgelser, hvorved de kan følge med i deres helbredsmæssige udvikling, mens projektet står på.

2. Rekruttering

2.1 Hvervekampagne

Hvervekampagnen er foregået fra januar til februar 1995. Der er således blevet udsendt pressemeddelelser i lokalavisen i slutningen af januar, hvor også hvervepjecen er blevet uddelt på større arbejdspladser, biblioteker og andre kommunale institutioner. I begyndelsen af februar er der afviklet endnu en hvervekampagne over et par dage på de større indfaldsveje i myldretiden, denne gang med politiets hjælp. Hvervepjecen er vedlagt bagest i notatet som bilag.

Den 19. februar er sidste ansøgningsfrist om tilmelding til projektet, og langt flere har ansøgt om deltagelse end forventet. I alt har cirka 1.700 personer meldt sig som interesserede, hvoraf der skal udvælges cirka 200 deltagere.

2.2 Udvalgelse

Efter aftale med Århus Kommune er udvælgelsen af CykelBus'terne blevet opdelt i tre faser:

- 1. fase omfatter modtagelse af tilmeldinger og oprettelse af en database over de indkomne tilmeldinger, hvilket varetages af Århus Kommune, Stadsingeniørens kontor.
- 2. fase omfatter en grovsortering af de indkomne ansøgninger med henblik på frasortering af uegnede personer. Denne fase gennemføres af Århus Kommune i samarbejde med Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet.
- 3. fase omfatter en endelig udvælgelse af ca. 200 CykelBus'tere på baggrund af en spørgeskemaundersøgelse. Denne del af udvælgelsen foretages af Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet.

Fase 1, database

Ved ansøgningsfristens udløb den 19. februar er der indkommet ansøgninger fra ca. 1.700 potentielle CykelBus'tere. Alle ansøgninger er blevet arkiveret og indlagt i en database bl.a. bestående af løbenummer, navn og adresse.

Fase 2, første frasortering

Som det første frasorteres de åbenbart grundløse, hvilket vil personer, der falder helt uden for målgruppen. Derefter sker første udvælgelse efter følgende kriterier:

- Daglig anvendelse af bil på arbejde.
- Fører af bil.
- Adresse og postnummer beliggende mellem 2 og 8 km fra centrum. Følgende postnumre medtages: 8000 Århus C, 8200 Århus N, 8210 Århus V, 8220 Brabrand, 8230 Åbyhøj, 8240 Risskov, 8260 Viby J. og 8270 Højbjerg.

Efter gennemgang af databasen i henhold til ovenstående kriterier, omfatter databasen 560 relevante ansøgere.

Fase 3, endelig udvælgelse

Til de 560 ansøgere udsendes et spørgeskema udarbejdet af Trafikforskningsgruppen med layout af CAT-productions, som er vedlagt som bilag bagest i nærværende notat. Hensigten med spørgeskemaet er;

- at skabe et mere detaljeret udvælgelsesgrundlag,
- at give ansøgerne en forsmag på det som venter, og
- at afprøve udfyldning af kørebog.

Spørgeskemaerne er blevet returneret med en høj besvarelsesprocent i begyndelsen af marts, hvorefter besvarelsene er blevet adressekodet i henhold til Århus Kommunes zoneopdeling.¹ Derudover er de indkomne svar behandlet i statistikprogrammet SAS med henblik på at identificere ca. 200 CykelBus'tere, som skal medvirke i selve forsøget, samt en reservegruppe.

Herefter følger anden frasortering, som er sket på baggrund af følgende kriterier:

- Manglende forsikring (139 frasorteret)
- Mangelfuldt udfyldte skemaer i forhold til:
 - Køn (0 frasorteret)
 - Alder (0 frasorteret)
 - Adresse (0 frasorteret)
 - Boligtype (2 frasorteret)
 - Ejerform (2 frasorteret)
 - Husstand (1 frasorteret)
 - Antal biler (0 frasorteret)
 - Kørt km (6 frasorteret)
 - Kørekort (0 frasorteret)
 - Buskort (8 frasorteret)
 - Cykler(3 frasorteret)
 - Beskæftigelse (1 frasorteret)
 - Turformål (2 frasorteret)
 - Starttid (0 frasorteret)
 - Sluttid (0 frasorteret)

¹ Århus Kommune 1994, *Statistikområder og kommuneplanens lokalsamfund*, Århus Kommune, Århus.

- Varighed (0 frasorteret)
- Rute (0 frasorteret)
- Arb. pl. adr. (29 frasorteret)
- Startzone (8 frasorteret)
- Slutzone (17 frasorteret).

De resterende 268 personer er herefter fordelt efter geografiske kriterier:

- Indre by (zone 2 og 5)
- Frederiksbjerg (zone 6)
- Vesterbro (zone 4)
- Trøjborg (zone 3)
- Havnen (zone 1)
- Århus syd (zone 12, 13, 14, 19 og 20)
- Århus vest (zone 10, 11, 17 og 18)
- Århus nord (zone 7, 8, 9, 15 og 16).

Zonerne fremgår i øvrigt af rekrut_figur 11, side 12.

Da målgruppen er personer, der belaster vejnettet i myldretiden i retning mod centrum, og som belaster de centrale parkeringspladser i dagtimerne, frasorteres personer med arbejdsplads i områderne Århus syd, Århus vest og Århus nord, hvilket tæller i alt 26 personer. Efterfølgende består populationen nu af 242 CykelBus'tere.

Den endelige udvælgelse omfatter søgning efter persongrupper, som er overrepræsenteret i populationen på de 242 personer. De grupper, som er overrepræsenteret, er:

- Mand
- Alder 31-50 år
- Parcelhusbeboer
- Boligejer
- Familiegrupperne 2 voksne og 2 voksne + børn
- 1 bil
- 2 kørekort
- 0 buskort
- Bopæl i nord eller syd
- Offentlig ansat.

Ved en sortering efter ovenstående reduceres antallet af potentielle CykelBus'tere til 210. Af disse er 200 manuelt udpeget som den primære gruppe, medens de resterende 10 personer udgør en reservegruppe, som efterfølgende kan fungere som "stand in", hvis det skulle blive nødvendigt. Det har ikke været muligt helt at udjævne alle forskelle, hvilket fremgår af nedenstående figurer.

3. Beskrivelse af CykelBus'terne

I de efterfølgende tabeller beskrives sammensætningen af de 210 udvalgte personer, i det følgende kaldet "kommende CykelBus'ere". Ved hver tabel henvises til det pågældende spørgsmål i spørgeskemaet, som er vedlagt som bilag bagest i notatet.

Rekrut_figur 1 viser, at der er en overvægt af mænd blandt de kommende CykelBus'ere. Desuden fremgår det af rekrut_figur 2, at aldersgruppen 31-50 år er overrepræsenteret.

Rekrut_figur 1: Kønsfordeling (Spørgsmål 2).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Kvinde	77	37
Mand	133	63
I alt	210	100

Rekrut_figur 2: Aldersfordeling (Spørgsmål 3).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
18-30årige	38	18
31-40årige	67	32
41-50årige	64	31
51-60årige	38	18
Over 60 år	3	1
I alt	210	100

Ca. 80% af husstandene består af 2 voksne, hvoraf over halvdelen har børn, rekrut_figur 3.

Rekrut_figur 3: Husstanden (Spørgsmål 7).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
1 voksen	15	7
1 voksen og barn/børn	11	5
2 voksne	64	30
2 voksne og 1 barn	41	20
2 voksne og flere børn	59	28
Flere voksne og børn	20	10
I alt	210	100

Over 80% af de kommende CykelBus'ere tilhører gruppen af lønmodtagere, rekrut_figur 4.

Rekrut_figur 4: Beskæftigelse (Spørgsmål 15).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Selvstændig	23	11
Privat ansat	80	38
Offentlig ansat	93	44
Under uddannelse	14	7
I alt	210	100

I stikprøven er der en overvægt af personer, som bor i parcelhus, og ligeledes ejer næsten 70% deres bolig, rekrut_figur 5 og 6.

Rekrut_figur 5: Boligtype (Spørgsmål 5).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Parcelhus	108	52
Etagehus	49	23
Rækkehus	53	25
I alt	210	100

Rekrut_figur 6: Ejerforhold (Spørgsmål 6).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Ejer	143	68
Andelshaver	15	7
Lejer	52	25
I alt	210	100

Langt den overvejende del af de kommende CykelBus'ere har kun én bil til rådighed i husstanden, rekrut_figur 7.

Rekrut_figur 7: Bilrådighed (Spørgsmål 8).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
1 bil	176	84
2 eller flere biler	34	16
I alt	210	100

I de fleste husstande er der flere end én person, der har kørekort. I 83% af husstandene har to eller flere husstandsmedlemmer kørekort, hvilket hænger sammen med, at 88% af husstandene omfatter to eller flere voksne. Næsten alle voksne har således kørekort, rekrut_figur 8.

Derimod har flere end 70% af husstandene intet buskort, mens kun 8% af husstandene ikke råder over en cykel, rekrut_figur 9 og 10. De kommende CykelBus'ere har altså en cykel, men bruger den kun lidt.

Rekrut_figur 8: Kørekort i husstanden (Spørgsmål 10).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
1 kørekort	36	17
2 kørekort	156	74
3 kørekort	18	9
I alt	210	100

Rekrut_figur 9: Buskort i husstanden (Spørgsmål 11).

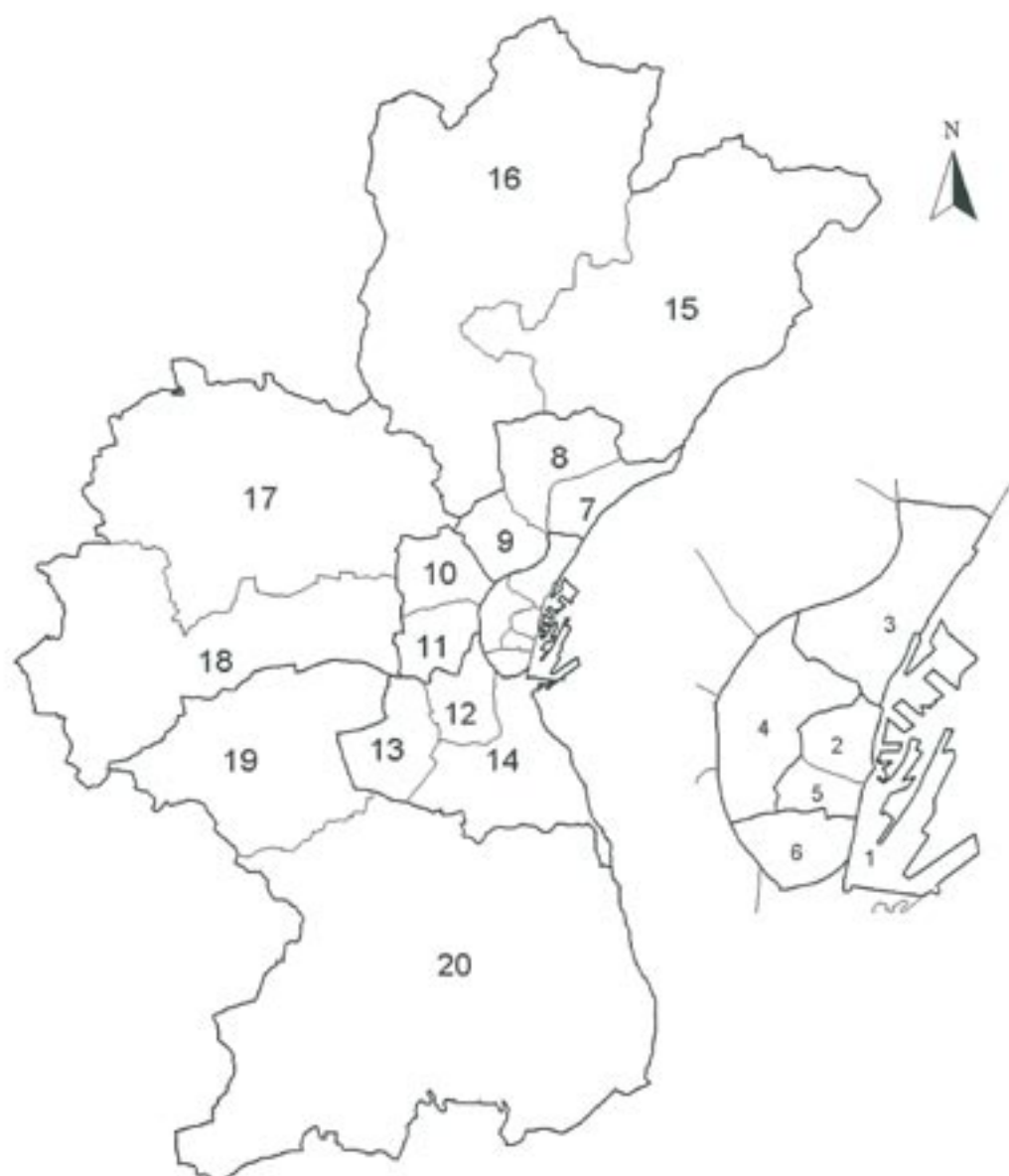
	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
0 buskort	149	71
1 buskort	46	22
2 eller flere buskort	15	7
I alt	210	100

Rekrut_figur 10: Cykelrådighed i husstanden (Spørgsmål 12).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
0 cykel	17	8
1 cykel	64	31
2 cykler	72	34
3 eller flere cykler	57	27
I alt	210	100

Rekrut_figur 11 viser den zoneopdeling af Århus Kommune, der er benyttet i nærværende projekt. Af rekrut_figur 12 fremgår, hvorledes de kommende CykelBus'tere fordeler sig på de i alt 20 zoner henholdsvis med deres bopæl og med deres arbejdsplads.

Rekrut_figur 11: Århus Kommune opdelt i zoner.



Rekrut_figur 12: Fordelingen af de kommende CykelBus'tere på de 20 zoner i forhold til bopæl og arbejdsplads (Spørgsmål 4 og 14).

	Bopæl		Arbejde	
	Antal	[%]	Antal	[%]
Zone 1	0	0	23	11
Zone 2	1	1	78	37
Zone 3	5	2	26	12
Zone 4	0	0	27	13
Zone 5	0	0	32	15
Zone 6	3	1	24	12
Zone 7	23	11	0	0
Zone 8	26	12	0	0
Zone 9	13	6	0	0
Zone 10	24	11	0	0
Zone 11	12	6	0	0
Zone 12	14	7	0	0
Zone 13	8	4	0	0
Zone 14	40	19	0	0
Zone 15	0	0	0	0
Zone 16	2	1	0	0
Zone 17	4	2	0	0
Zone 18	22	11	0	0
Zone 19	13	6	0	0
Zone 20	0	0	0	0
I alt	210	100	210	100

I en forenklet zoneinddeling sammenlægges zonerne således, at den centrale del af midtbyen opdeles i havnen (zone 1) og den indre by (zone 2 og 5). Dernæst kommer den øvrige del af midtbyen, som opdeles i en nordlig, en vestlig og en sydlig del henholdsvis:

- Trøjborg (zone 3)
- Vesterbro (zone 4)
- Frederiksbjerg (zone 6)

Ringene uden om midtbyen udgør den zone, hvorfra de fleste CykelBus'tere bør bo i henhold til målet om at have mellem 2 og 8 kilometer til arbejdspladsen inde i centrum. Denne ring opdeles ligeledes i en nordlig, en vestlig og en sydlig del:

- Risskov/Christiansbjerg (zone 7, 8 og 9)
- Hasle/Åby (zone 10 og 11)
- Holme/Skåde/Viby (zone 12, 13 og 14)

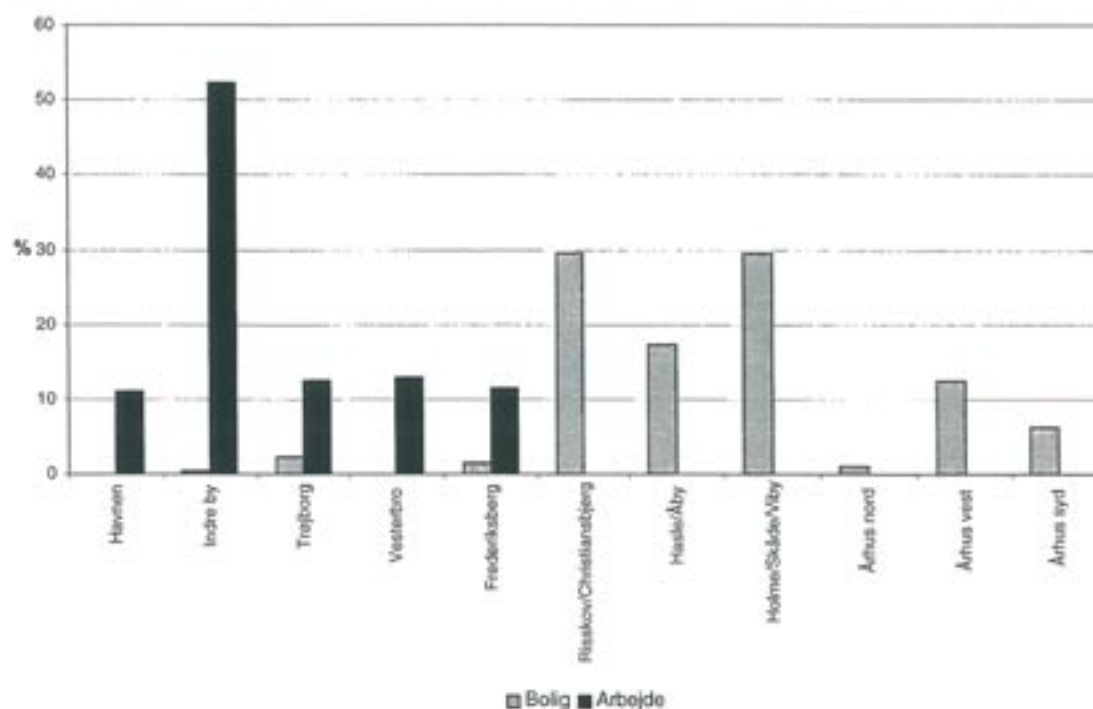
Endelig opdeles ringen af omegnssoner/-byer i nord (zone 15 og 16), vest (zone 17 og 18) og syd (zone 19 og 20). I rekrut_figur 11 er de sammenlagte zoner markeret med en lidt kraftigere zonegrænse.

Det fremgår af rekrut_figur 12 og 13, at de kommende CykelBus'teres bopæl er nogenlunde jævnt fordelt på forstæderne i henholdsvis nord, syd og vest (zonerne 7-14), idet enkelte dog bor tættere på eller længere fra det centrale Århus. Sammenlægges zonerne uden om midtbyen til henholdsvis en nord-, vest- og sydsektor, ses det, at der er en meget god fordeling af de kommende CykelBus'tere på de tre sektorer:

- Nord (zone 7-9 og 15-16): 30%
- Vest (zone 10-11 og 17-18): 30%
- Syd (zone 12-14 og 19-20): 36%

Stort set alle kommende CykelBus'tere arbejder i midtbyen, hvilket også var en forudsætning set i forhold til projektets formål. Den indre by er særlig markant med over 50% af alle arbejdspladser.

Rekrut_figur 13: Fordelingen af de kommende CykelBus'tere på sammenlagte zoner i forhold til bopæl og arbejdsplads (Spørgsmål 4 og 14).



4. Beskrivelse af de, der falder fra

Af økonomiske årsager vælger Århus Kommune at reducere gruppen af CykelBus'ere til 176 personer før projektstart, hvilket sker ved at frasortere 34 af de 210 potentielle CykelBus'ere, hvis sammensætning er beskrevet tidligere. Derudover har Århus Kommune valgt at udskifte yderligere 16 af de udpegede CykelBus'ere med markante personer, som gennem den mekaniske sorteringsproces tidligere er blevet frasorteret, i håb om at styrke projektets omdømme og virkekraft i forhold til at påvirke den øvrige befolkning. For en beskrivelse af den endelige gruppe af CykelBus'ere henvises til notatet om spørgeskemaundersøgelsen før projektstart (se "Førundersøgelse", notat 2).

Inden projektet igangsættes melder én af CykelBus'erne fra, således at kun 175 modtager den første kørebog. Gennem projektperioden sker af forskellige årsager et løbende frafald:

- Under første kørebogsundersøgelse: 2 CykelBus'ere frameldt.
- Mellem første og anden kørebogsundersøgelse: 4 CykelBus'ere frameldt.
- Under anden kørebogsundersøgelse: 3 CykelBus'ere frameldt.
- Mellem anden og tredje kørebogsundersøgelse: 5 CykelBus'ere frameldt.
- Under tredje kørebogsundersøgelse: 2 CykelBus'ere frameldt.
- Under fjerde kørebogsundersøgelse: 1 CykelBus'ere frameldt.

I alt udgår 18 CykelBus'ere ud af de 176, som har skrevet under på kontrakten. For at få et billede af, hvorvidt den sidste frasortering af de 50 kommende CykelBus'ere har været helt tilfældig, er der gennemført en analyse af de frasorteredes demografiske data. Denne analyse viser, at frasorteringen ikke har påvirket den i det forrige kapitel beskrevne relative fordeling af de kommende CykelBus'ere. Tilsvarende er der gennemført en analyse af de 17 frafaldne i projektperioden (16 idet data ikke kendes på den ene frafaldne), hvilket fremgår af de efterfølgende figurer.

Sammenholdes rekrut_figur 1 og 14 ses det, at gruppen, der stopper i løbet af projektperioden, omfatter forholdsvis mange kvinder.

Rekrut_figur 14: Kønfordeling.

	<i>Antal frafaldne</i>	<i>Antal i %</i>
Kvinder	9	56
Mænd	7	44
I alt	16	100

Aldersfordelingen for de CykelBus'tere, der falder fra, tyder på, at langt flere af de helt unge CykelBus'tere falder fra end de ældre, rekrut_figur 2 og 15.

Rekrut_figur 15: Aldersfordeling.

	<i>Antal frafaldne</i>	<i>Antal i %</i>
18-30årige	6	38
31-40årige	5	31
41-50årige	3	19
51-60årige	2	12
Over 60 år	0	0
I alt	16	100

Det ser det ud til, at der er relativt flere af CykelBus'terne, som bor alene, der falder fra, mens gruppen af CykelBus'tere, som bor i husstande med én eller flere voksne er mere stabile, rekrut_figur 3 og 16.

Rekrut_figur 16: Husstanden.

	<i>Antal frafaldne</i>	<i>Antal i %</i>
1 voksen	5	31
1 voksen og barn/børn	0	0
2 voksne	3	19
2 voksne og 1 barn	3	19
2 voksne og flere børn	2	12
Flere voksne og børn	3	19
I alt	16	100

Der er relativt flere privat ansatte end offentlig ansatte blandt de, der falder fra i løbet af projektperioden, rekrut_figur 4 og 17.

Rekrut_figur 17: Beskæftigelse.

	<i>Antal frafaldne</i>	<i>Antal i %</i>
Selvstændig	1	6
Privat ansat	8	50
Offentlig ansat	5	31
Under uddannelse	2	13
I alt	16	100

I gruppen af de, der selv stopper som CykelBus'ter i løbet af projektperioden, er der relativt flere af specielt etagehusbeboere sammenlignet med den samlede population på 210, rekrut_figur 5 og 18. Dette afspejles ligeledes i, at der er relativt flere lejere og færre ejere, der vælger at stoppe i løbet af projektperioden, rekrut_figur 6 og 19.

Rekrut_figur 18: Boligtype.

	<i>Antal frafaldne</i>	<i>Antal i %</i>
Parcelhus	4	25
Etagehus	7	44
Rækkehus	5	31
I alt	16	100

Rekrut_figur 19: Ejerforhold.

	<i>Antal frafaldne</i>	<i>Antal i %</i>
Ejer	6	37
Andelshaver	2	13
Lejer	8	50
I alt	16	100

Frafaldet i forhold til bilejerskab svarer til den samlede fordeling af de kommende Cykel-Bus'tere, rekrut_figur 7 og 20.

Rekrut_figur 20: Bilrådighed.

	<i>Antal frafaldne</i>	<i>Antal i %</i>
1 bil	13	81
2 eller flere biler	3	19
I alt	16	100

Af rekrut_figur 8 og 21 fremgår det, at en relativ stor del af de, der falder fra, har 1 eller 3 kørekort i husstanden. Det ser samtidig ud til, at der er relativt flere af de, der intet buskort har før projektstart, som vælger at stå af før projektets afslutning, rekrut_figur 9 og 22. Ligeledes er der en forholdsvis stor andel af de, der ved projektstarten ikke havde en cykel, eller hvor husstanden råder over én cykel, som falder fra, rekrut_figur 10 og 23.

Rekrut_figur 21: Kørekort i husstanden.

	<i>Antal frafaldne</i>	<i>Antal i %</i>
1 kørekort	5	31
2 kørekort	8	50
3 kørekort	3	19
I alt	16	100

Rekrut_figur 22: Buskort i husstanden.

	<i>Antal frafaldne</i>	<i>Antal i %</i>
0 buskort	13	81
1 buskort	2	13
2 eller flere buskort	1	6
I alt	16	100

Rekrut_figur 23: Cykelrådighed i husstanden.

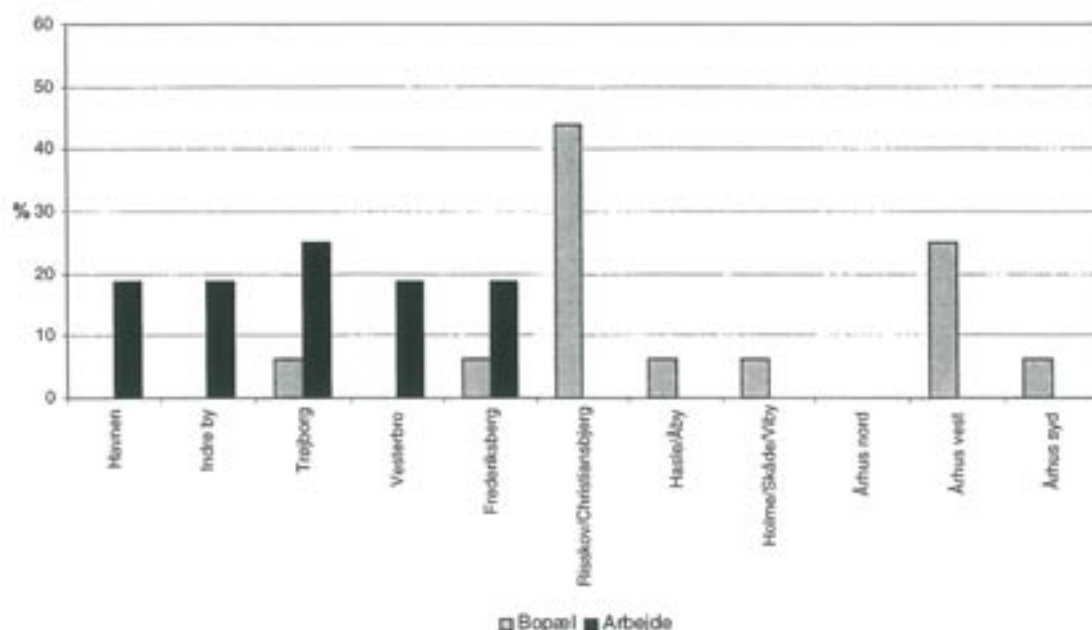
	<i>Antal frafaldne</i>	<i>Antal i %</i>
0 cykel	3	19
1 cykel	7	44
2 cykler	4	25
3 eller flere cykler	2	12
I alt	16	100

Ses der på fordelingen af de frafaldne på zoner i forhold til bopæl, er der relativt mange fra Ris-skov/Christiansbjerg samt Århus vest, rekrut_figur 12 og 13 samt 24 og 25. Set i forhold til arbejdsplads zonerne er der et nogenlunde ensartet frafald i midtbyzonerne, dog med et relativt lille frafald i den indre by set i forhold til den samlede fordeling af de kommende Cykel-Bus'tere.

Rekrut_figur 24: Fordelingen af frafaldne CykelBus'tere på de 20 zoner i forhold til bopæl og arbejds-plads.

	<i>Antal frafaldne</i> Bopælszoner	<i>Antal frafaldne</i> Arbejdsplads zoner
Zone 1	0	3
Zone 2	0	2
Zone 3	1	4
Zone 4	0	3
Zone 5	0	1
Zone 6	1	3
Zone 7	3	0
Zone 8	1	0
Zone 9	3	0
Zone 10	1	0
Zone 11	0	0
Zone 12	0	0
Zone 13	0	0
Zone 14	1	0
Zone 15	0	0
Zone 16	0	0
Zone 17	1	0
Zone 18	3	0
Zone 19	1	0
Zone 20	0	0
I alt	16	16

Rekrut_figur 25: Fordelingen af de frafaldne CykelBus'tere på sammenlagte zoner i forhold til bopæl og arbejdsplads.



Samlet set er fordelingen af de, der falder fra i løbet af projektperioden, relativ skæv i forhold til fordelingen af de 210 udpegede CykelBus'tere. Der er flest kvinder og flest helt unge CykelBus'tere, der stopper. Sidstnævnte afspejles i, at der er relativt flere frafaldne, som bor alene, og kommer ligeledes til udtryk ved at etagehusbeboere og lejere topper i gruppen af CykelBus'tere, der står af i løbet af projektperioden. Derudover er der forholdsvis mange frafaldne, som ikke har buskort til rådighed, og hvis husstand ikke ejer eller kun ejer én cykel. To af bopælszonerne er desuden relativt markante – forstæderne i nord og omegnszonerne i vest.

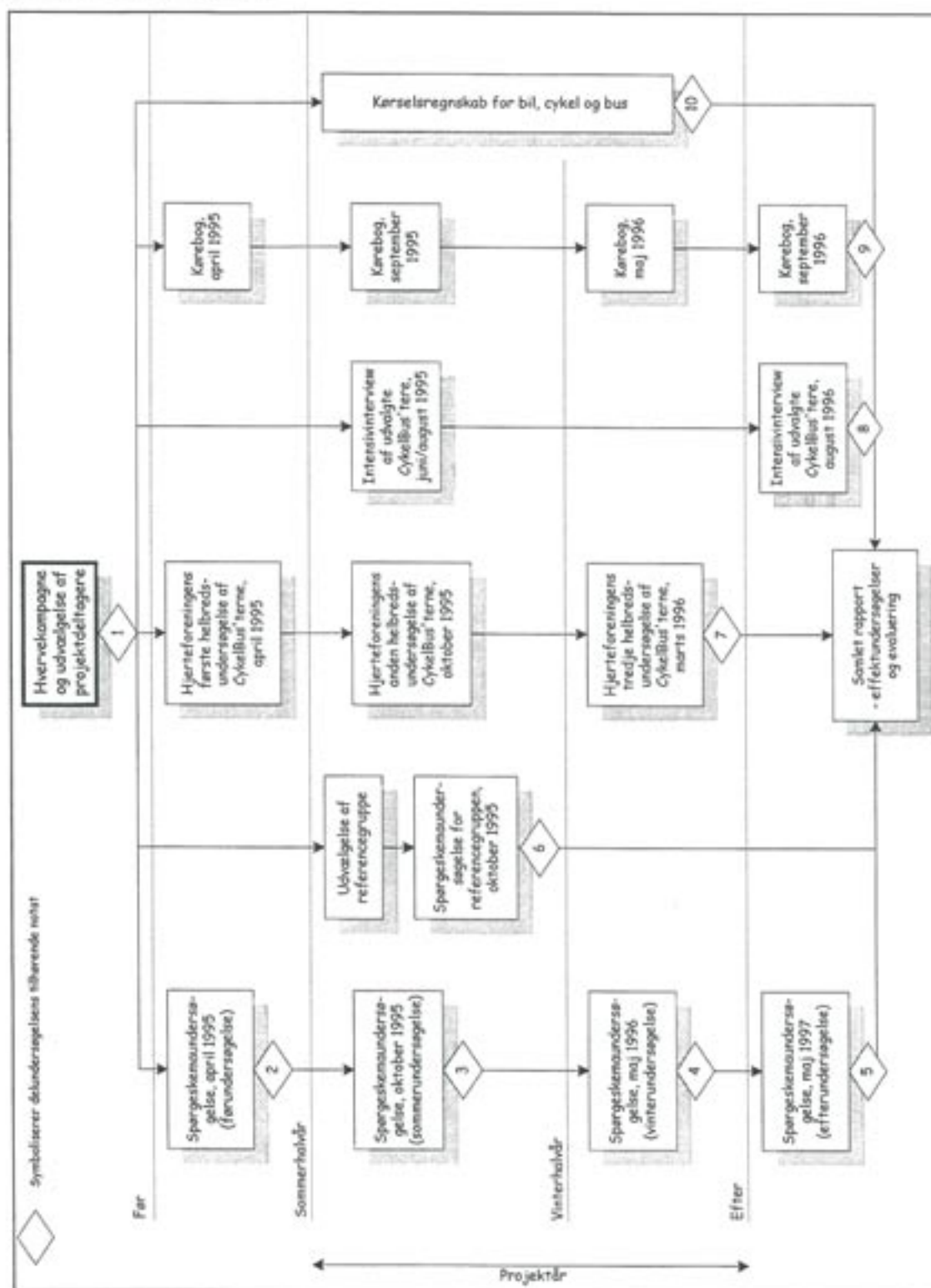
5. Projektforløb og evaluering

Transportrådet finansierer den løbende evaluering af CykelBus'et projektet. Evalueringen foretages af Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet. Forskningsprogrammet består af seks delundersøgelser:

- Udvælgelse af projektdeltagere
- Spørgeskemaundersøgelser
- Helbredsundersøgelser
- Intensivinterview
- Kørebogsanalyse
- Analyse af kørselsregnskab for bil, bus og cykel.

Projektforløbet ses af rekrut_figur 26, og heraf fremgår ligeledes numrene på notaterne, hvori de forskellige delundersøgelser beskrives og evalueres. Efter figuren oplystes titlerne på notaterne.

Rekrut_figur 26: Projektforløb.



- Notat 1: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Rekruttering af CykelBus'ere fra januar til marts 1995".
- Notat 2: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Førundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen før projektstart, april 1995".
- Notat 3: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Sommerundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen efter projektførløbets sommerperiode, oktober 1995".
- Notat 4: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Vinterundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen efter projektførløbets vinterperiode, maj 1996".
- Notat 5: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Efterundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen et år efter projektførløbet, maj 1997".
- Notat 6: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Referencegruppe - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen af en referencegruppe, oktober 1995".
- Notat 7: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Helbredsundersøgelse - Resultater fra helbredsundersøgelser, april 1995, oktober 1995 og marts 1996".
- Notat 8: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Interview med 7 CykelBus'ere, juni/august 1995 og august 1996".
- Notat 9: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Kørebøger - Detaljerede analyser af CykelBus'ernes faktiske transportadfærd".
- Notat 10: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Kørselsregnskab - Analyser af CykelBus'ernes faktiske brug af bil, bus og cykel".

Samlet rapport: "CykelBus'ter projektet i Århus - Evaluering".

Endelig skal nævnes, at figurene i hvert notat navngives således, at det er muligt at differentiere mellem samme type figur i forskellige notater. På denne måde kan der i ét notat lettere henvises til figurer i et andet notat. Navngivningen af figurer i de forskellige notater er som følger:

Notat 1: Rekrut_figur, Notat 2: Før_figur, Notat 3: Sommer_figur, Notat 4: Vinter_figur, Notat 5: Efter_figur, Notat 6: Ref_figur, Notat 7: Helbred_figur, Notat 8: Interview_figur, Notat 9: Kørebog_figur og Notat 10: Kørsel_figur.

Bilag

VIL DU HA' EN HELT NY CYKEL OG ET GRATIS BUSKORT?



BILDÆK

PUST & STØN

KØ-KØ-KØ

AV DIN RYG

Her er et sundt tilbud til 200 friske bilister

Tusindvis af biler myldrer ind
til Århus hver morgen.

Det er slet ikke sundt.

Hverken for byen eller for dem,
der sidder i bilerne.

**La' bilen stå
i 200 år**

Hvad ville du gøre, hvis du slet
ingen undskyldning havde for
at køre i bil ?? Det kunne vi
godt tænke os at vide.

Derfor laver vi et forsøg:
200 friske bilister får en cykel
og et buskort i et år.

Det er gratis. Og det er sundt.
Vil du være med?

Alle får en cykel med bagage-
bærer, cykellygter, cykelpumpe,
gratis lapning og service.
Og et buskort.
Og regntøj og en paraply.
Så der er ingen undskyldning...

**DEN ER HELT FLAD...
JAM' DET REGNER...!**

DET ER MØRKT

OK - JEG ER FRISK!

GI' MIG EN CYKEL OG ET BUSKORT
SÅ LØSER BYEN STÅET ET ÅR.

Jeg hedder:

Jeg bor på adressen:

Jeg arbejder på adressen:

Jeg møder som regel kl. _____ og får fri kl. _____. Min alder er: _____ år. Jeg er: ☐ Gift ☐ Ugift

Jeg bruger mest: ☐ Bil ☐ Cykel ☐ Bus ☐ Tog ☐ Gåben

Jeg kører i bil på arbejde: ☐ Hver dag ☐ Ca. _____ gange om ugen. Ofte som: ☐ Passager ☐ Fører

KLIP - og send kuponen ind senest 19. februar 1995
Portoen er betalt



«CykelBus'ters» er et én-årigt
forsøg som Århus Kommune
og Miljøstyrelsen gennem-
fører og betaler.

Med i forsøget er:
Stadsingeniørens Kontor i Århus
Dansk Cyklist Forbund
Århus Polit
Århus sporveje
Cykelhandlere i Århus
Handelshøjskolen i København
Århus Kommunes Sundhedsråd
Hjerteforeningen

Resultaterne fra forsøget analyseres og
bearbejdes af Trafikforskningsgruppen
ved Aalborg Universitet, og betales af
Transportrådet.

Forsøget varer ét år.
Fra 29. april 1995 til
27. april 1996.
Der bl'r 200
deltagere.


CykelBus'ters
FRA ÅRHUS
Vi la'r bilen stå i 200 år...

**SNART ER DET FORÅR!
SÅ HAR DU
CHANCEN FOR
AT PRØVE
NOGET
ANDET END
BILEN...**

VI SØGER 200 BILISTER DER:

- Kører i bil på arbejde dagligt
- Bor i kommunen. Helst 2-8 km fra centrum
- Arbejder og parkerer inde i midtbyen

Hvis du opfylder disse krav, kan du blive en af de 200 CykelBus'ters fra Århus. **Send kuponen!** Hvis du har tænkt på at få et sundere liv og på at slippe for benzin-regninger og bilkøer, er der ikke noget at betænke sig på: **Send kuponen!**

ALT DET FÅR DU:

- **Buskort** til 4 zoner i et år. Værdi ca. 4.000 kr.
- En splinternye **Cykel** efter eget valg med lås, bagagebærer, lygter, og det hele til låns i et år. Værdi: ca. 4.000 kr.
- Gratis dæk, lapning, **service** og **forsikring**
- En **paraply** og et sæt **regntøj**
- En gratis barnestol, hvis du har brug for det.
- Samlet værdi: næsten **10.000 kroner!**

DET GØR DU TIL GENGÆLD:

- I det næste år gør du dit bedste for at lade bilen stå. Vi skal nok holde dig til ilden og bakke dig op med nyheder, råd og arrangementer.
- Før, undervejs og efter forsøget fører du i nogle uger kørebog over din transport og dit normale kørselsforbrug: hvornår, hvorhen og med hvilket formål? Du skal også udfylde et spørgeskema.

CYKELBUS'TER - SÅDAN:

- Send kuponen, så vi har den inden 19/2-95.
- Derefter sender vi dig et spørgeskema om din hidtidige transport, som du skal udfylde.
- De 200 CykelBus'ters bli'r valgt og skal bl.a. udfylde en kørebog inden forsøget starter.
- Alle CykelBus'ters får et **sundhedscheck** hos Hjertereforeningen. Kondital. Blodtryk. Vægt.
- Vi sender dig en liste over hvilke cykelhandlere, der er med i forsøget.
- Du finder den cykel, der lige passer til dig.

- Lørdag den 29. april kl. 10 møder du op på Rådhuspladsen, hvor du og 199 andre CykelBus'ters får jeres splinternye cykler og gratis buskort udleveret.
- Så cykler du eller kører i bus **alt det, du kan**. Vi beder dig føre kørebog, og vi foretager et check på din sundhed. Du får råd og råd, service og lapning.
- 27 april næste år slutter forsøget. I løbet af sommeren vil vi godt se, hvordan det er gået med din transport, din benzinregning, din puls og dit blodtryk.
- Regntøjet kan du beholde. **Og hvis du stadig kan li' at cykle, kan du købe cyklen for 1.000 kroner.**


**SIDSTE
FRIST:
19. FEBRUAR**


CykelBus'ters
FRA ÅRHUS

c/o Århus Kommune
Stadsingeniørens Kontor
Orla Lehmanns Allé 3
+++ 2765 +++
8100 Århus C

Sendes
ufrankeret

Modtageren
betaler portoen

Tak for din tilmelding til CykelBus'ter-projektet



Der har været en overvældende interesse... Ikke mindre end 1600 personer har ønsket at komme med i forsøget. Vi har forløbig udvalgt **dig og 399 andre**, som på grundlag af de indsendte

oplysninger på postkort og annonce ser ud til at være oplagte som deltagere i projektet. I får nu tilsendt dette **spørgeskema**. Vi beder dig venligst udfylde det og indsende det senest den **2. marts**. (Se adressen på bagsiden). Ud fra de indkomne svar, vil vi derefter udvælge de 200, som skønnes at være bedst egnede. Du får besked om det endelige resultat midt i marts.

Med venlig hilsen
Stadsingeniørens Kontor



Udfyld spørgeskemaet og kørebogen og send det hele i vedlagte frankerede svarkuvert senest den **2. marts** til adressen på bagsiden.

Har du spørgsmål, kan du kontakte **Anker Lohmann-Hansen** på Aalborg Universitet, telefon 9815 8522, lokal 2474

Spørgeskema

1. Jeg hedder:
2. Jeg er: ☐ Kvinde ☐ Mand
3. Min alder er: ☐ Under 31 ☐ 31-41 ☐ 41-50 ☐ 51-60 ☐ Over 60
4. Jeg bor på adressen:
5. Min bolig er: ☐ Et parcelhus ☐ En etagebolig ☐ Et rækkehus
6. Jeg er: ☐ Ejer ☐ Andelshaver ☐ Lejer
7. I husstanden bor vi: ____ voksen/voksne og ____ barn/børn
8. Vi har: ____ bil/biler
9. Bilen/bilerne har kørt:
bil 1 _____ km bil 2 _____ km bil 3 _____ km
10. Vi er ____ i husstanden, der har kørekort
11. Vi er ____ i husstanden, der har buskort
12. Vi har ____ cykler
13. Jeg har en forsikrning, der dækker tyveri af en lånt cykel: ☐ Ja ☐ Nej
14. Jeg arbejder på adressen:
15. Jeg er: ☐ Selvstændigt erhvervsdrivende ☐ Privat ansat ☐ Offentligt ansat
☐ Under uddannelse ☐ Uden arbejde

Kørebog for en tur

Vi vil bede dig beskrive **den første tur**, du foretog tirsdag den 28. februar efter klokken 3 om morgenen. En tur kan være lang eller kort, men ture under 300 meter medtages ikke. En tur skal altid have et formål f. eks. til eller fra arbejde, til eller fra fritidsaktiviteter osv. Hver gang du tager til et nyt sted, er der tale om en ny tur. Til og fra posthuset er således 2 ture.

16. Dato 28.02.95

17. Formålet med turen var:.....

18. Turen startede:.....

Hvis adressen ligger udenfor Århus kommune, så skriv kun bynavnet

19. Turen endte:.....

Hvis adressen ligger udenfor Århus kommune, så skriv kun bynavnet

20. Turen startede klokken ____.

21. Turen sluttede klokken ____.

Den varede ____ minutter

22. Jeg transportede mig ved hjælp af følgende:

Udfyld linier for alle benyttede transportmidler.

- | | |
|--|----------|
| <input type="checkbox"/> Gå-ben: | _____ km |
| <input type="checkbox"/> Cykel/knallert: | _____ km |
| <input type="checkbox"/> Bil/motorcykel, fører: | _____ km |
| <input type="checkbox"/> Bil/motorcykel, passager: | _____ km |
| <input type="checkbox"/> Taxa: | _____ km |
| <input type="checkbox"/> Bus/rutebil: | _____ km |
| <input type="checkbox"/> Tog/færge/fly: | _____ km |

23. Hvor foregik turen

- ☐ Helt i byområde
☐ Mest i byområde
☐ Omtrent lige meget i by- og landområde
☐ Mest i landområde
☐ Helt i landområde

24. Jeg foretager ca. ____ ture i løbet af en uge

Udfyld spørgeskema og kørebog og send dem
senest den 2. marts til:

TRAFIKFORSKNINGSGRUPPEN

Att.: Civilingenør
Anker Lohmann-Hansen
Aalborg Universitet
Fibigerstræde 11
9220 Aalborg





Trafikforskningsgruppen
Aalborg Universitet
Fibigerstræde 11
DK-9220 Aalborg Øst
Tlf. 96 35 83 75
Fax. 98 15 35 37